



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Inquiétude sur l'avenir du train des primeurs Perpignan-Rungis

Question écrite n° 21897

### Texte de la question

M. Stéphane Peu alerte Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'abandon du train de marchandises primeurs sur la ligne « Perpignan-Rungis ». Chaque année, 68 000 personnes décèdent prématurément en raison de la pollution de l'air et les particules fines représentent 9 % de la mortalité nationale. Par ailleurs, les signes du changement climatique se multiplient de manière alarmante. Dans un contexte où les transports représentent à eux seuls 29 % des émissions de gaz à effet de serre (dont 95 % pour la route) en cause dans ce processus, il s'agit d'un levier décisif sur lequel il convient de peser. D'ailleurs, pour parvenir à son objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, le Grenelle de l'environnement de 2007 posait l'objectif d'une augmentation de 22 % du fret ferroviaire à l'horizon 2022. Pourtant, loin de tendre vers ces objectifs, on s'en éloigne, comme de ceux posés par les accords de Paris. En effet, alors que le rail constitue un moyen de transport des marchandises qui permettrait de contribuer fortement à tenir ces engagements, la part modale des marchandises transportées par le rail ne cesse de décroître au profit du « tout camion » : en 2006 le rail assurait le transport de 20 % des marchandises, contre moins de 10 % aujourd'hui. Cet effondrement coïncide précisément avec l'ouverture à la concurrence au début des années 2000 qui a conduit chaque année à jeter sur les routes, 1,6 million de camions supplémentaires. C'est aussi le résultat d'une politique d'abandon organisée par la SNCF, avec la complicité des gouvernements successifs qui ont privilégié une politique de massification sur une politique d'aménagement du territoire : fermeture de lignes, de centres de triage, et transfert aux régions volontaires. Alors que les échanges commerciaux explosent, on transporte aujourd'hui en France autant de marchandises par le rail qu'en 1923 ! De nouveaux reculs dans ce domaine ne sont plus acceptables. Le report modal des 400 000 tonnes annuelles du « train des primeurs » vers le transport routier représente l'équivalent de 20 000 poids lourds supplémentaires en année pleine. Accepter ce report, déjà organisé par les sociétés opératrices, c'est accepter l'émission supplémentaire de 44 tonnes de CO<sub>2</sub> chaque jour dans l'atmosphère. Un véritable scandale qui constitue l'aboutissement d'une logique, celle de la dérégulation dont la loi de mobilité (LOM) constitue une nouvelle étape. L'État doit, sans attendre, déclarer ce train « d'utilité publique » ou « d'intérêt national ». Au-delà de cette urgence, il lui demande quel plan d'investissement massif elle va mettre en place pour relancer le fret ferroviaire public, en l'inscrivant au cœur d'une grande stratégie nationale de développement, en liaison avec les ports et les différents « marchés d'intérêt national » (MIN) du pays.

### Données clés

**Auteur :** [M. Stéphane Peu](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (2<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 21897

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transition écologique et solidaire](#)

**Ministère attributaire :** [Transition écologique et cohésion des territoires](#)

Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [23 juillet 2019](#), page 6859

**Question retirée le :** 21 juin 2022 (Fin de mandat)